

# Negros e tabaco nas relações Hispano-Lusitanas do Rio da Prata

**Corcino Medeiros dos Santos**  
Universidade de Brasília

## 1. Introdução

A partir de meados do século XVII os portugueses formularam planos de conquista da região platina em busca, principalmente da prata. Esses planos foram reforçados com a Bula papal de criação do bispado do Rio de Janeiro (1676) que fixou sua jurisdição “usque ad Flumen de Plata”. Por isso, 4 anos depois o governador do Rio de Janeiro fundava a Colônia do Sacramento, na margem oriental do Rio da Prata. Esta constituiu-se num ponto de conflito hispano-português durante quase todo o século XVIII. O outro lado da questão é que o Império português ampliava o mercado consumidor de açúcar na Europa enquanto perdia quase todas as suas possessões asiáticas e por isso transferia o centro de seus interesses coloniais para o Brasil que lhe asseguraria suas colônias africanas vinculadas a ele pelo tráfico de escravos.

“Dentro deste ambicioso plano de reconversão geopolítica do Império português, a Colônia do Sacramento apontava para dois objetivos econômicos de grande importância: a prata de Potosi e a exportação de couros e derivados”. A cumplicidade de grupos rio-platenses interessados no contrabando permitiu aos portugueses o controle crescente da região, que só foi interrompido com a fundação de Montevideu. Os referidos objetivos econômicos foram ao mesmo tempo instrumentos de uma política portuguesa de expansão que recebeu novo impulso por volta de meados do século XVIII <sup>1</sup>.

O pacifismo do rei Fernando VI de Espanha (1746-1759) abriu caminho para a assinatura de um tratado de limites entre as duas coroas: o Tratado de Madrid (janeiro de 1750), cujo arquiteto foi Alexandre de Gusmão. Curiosamente poucos meses depois a Espanha assinava com a Inglaterra um tratado de comércio em troca do asiento de negros que terminaria dois anos mais tarde e lhe dava tarifas privilegiadas. Enquanto o tratado hispano-lusitano entregava a Portugal os Sete Povos das Missões em troca da Colônia do Sacramento, à Inglaterra era assegurado um caminho direto ao Peru por terras brasileiras e desse modo podia abrir uma rota transcontinental entre o Atlântico e o Pacífico <sup>2</sup>. Por outro lado, a transação conhecida por “promessa secreta de 1771” possibilitou a ocupação britânica de Porto Egmont nas Ilhas Malvinas e à Espanha o apoio à independência das treze colônias e o conciliador tratado de Santo Ildefonso (1777) com Portugal.

---

<sup>1</sup> Anibal Abadie AICARDI e Oscar ABADIE, *Portugueses y Brasileños Hacia el Rio de la Plata*, Recife, Pool, 1977, p. 11.

<sup>2</sup> Idem, *Ibidem*, p. 12.

## 2. Os Asientos de Negros

O comércio de escravos, ponto de partida para o comércio autorizado e de contrabando com o Rio da Prata teve grande importância, pois segundo levantamento de Elena F. S. Studer, no período de 1742 a 1805 foram introduzidos legalmente, do Brasil no Rio da Prata, seguramente 15.000 negros<sup>3</sup>, sem contar os que entraram de contrabando, cujo número se desconhece, sabe-se, no entanto, que não era pequeno.

Ao lado do comércio de escravos e a partir dele, o comércio em geral oferecia grandes perspectivas de lucros e por isso, com o apoio das autoridades coloniais ou não, autorizado ou clandestino desenvolveu-se regular e continuamente. Daí o interesse de alguns investigadores pelo assunto<sup>4</sup>.

O tráfico de escravos para a América Espanhola começou por volta de 1511 e seu crescimento obedeceu às circunstâncias do mercado consumidor. Três etapas caracterizaram esta marcha ascensional do tráfico: 1ª o período das remessas livres, desde o descobrimento até 1513; 2ª o período das licenças de 1513 a 1595; 3ª o período dos asientistas, a partir do qual o tráfico se estabilizou dentro de um padrão que com pequenas variações orientou o abastecimento de negros para a América Espanhola durante todo o período colonial<sup>5</sup>.

Os registros da Casa de Contratación indicavam o volume e a regularidade das remessas no período de 1577 a 1585. Assim temos: 1577 – 2511; 1578 – 1358; 1579 – 770; 1580 – 1003; 1582 – 1766; 1583 – 2039; 1584 – 1169; 1585 – 1690, totalizando os 9 anos 12.820 negros<sup>6</sup>. O primeiro asientista português parece ter sido Pedro Gomes Reynel que o comprou por 61.467 ducados, com o que se comprometia a introduzir 4.250 escravos por ano durante 9 anos de vigência do seu contrato. Para se ter uma idéia da importância que passava a ter esse ramo de negócio basta dizer que na década anterior, segundo os registros da Casa de Contratación, foram introduzidos 12.575 escravos, mas Reynel se comprometia a introduzir 31.500 negros nos nove anos do seu contrato<sup>7</sup>. Reynel não conseguiu cumprir os compromissos assumidos pelo referido contrato, teria introduzido somente 5.241 escravos, por outro lado com o mesmo contrato encobria considerável contrabando, pois no mesmo período que introduziu os 5.241, as licenças somaram 6.367, conforme documentação do pleito entre a coroa espanhola e o referido asientista, com respeito ao descumprimento das cláusulas contratuais “cariense en estas 6.367 licencias que estan despachadas en el libro Del asiento de P. Gomes Reynel que tocan y pertenence a este como lo dice glosa de abajo...”<sup>8</sup>.

A experiência foi valiosa para o comércio de Espanha com suas colônias e em consequência no asiento seguinte (1604) foram introduzidas algumas inovações cuidando especialmente de impedir a entrada de escravos por contrabando. O segundo asientista parece ter enfrentado dificuldade, porquanto depois da remessa de 2.538 escravos em pouco mais de um ano ocorreu uma interrupção até outubro de 1606. Mas eliminadas as dificuldades conseguiu despachar em dois meses 5.790 escravos<sup>9</sup>. Quanto às licenças vendidas nota-se que em 1608

<sup>3</sup> Elena F. S. STUDER, *La Trata de Negros en el Rio de la Plata durante el siglo XVIII*, Buenos Aires, Eudeba, 1958.

<sup>4</sup> Alice P. CABRAVA, *O Comércio Português no Rio da Prata (1580-1640)*, São Paulo, USP, 1944; Olga PANTALEÃO, *Penetração Comercial da Inglaterra na América Espanhola, 1713-1783*, São Paulo, USP, 1946; Luis F. ALMEIDA, *A Diplomacia Portuguesa e os Limites Meridionais do Brasil*, Coimbra, Atlântica, 1957; A.E. BARRETO MUNIZ, *Evolução do Comércio Argentino-brasileiro, 1800-1830*, Porto Alegre; EMMA, 1982; Diego L. MOLINARI, *La Trata de Negros datos para su estudio en el Rio de la Plata*, Buenos Aires, EUDEBA, 1954; Mariza Veja FRANCO, *El Trafico de Esclavos con América (Asientos de Grillo y Lomelin, 1663-1674)*, Sevilha, EEHA, 1984; Enriqueta VILA VILAR, *Hispano-america y el comercio de Esclavos – Los asientos Portugueses*, Sevilla, EEHA, 1977.

<sup>5</sup> Rozendo S. GARCIA, «Contribuição ao Estado do Aprovisionamento de Escravos negros na América Espanhola», in *Anuais do Museu Paulista*, vol. XVI, São Paulo, 1962, p. 19.

<sup>6</sup> Archivo General de Índias (AGI), Cedulário 2766, lib. II.

<sup>7</sup> AGI – Indiferente General – Esclavitud, 2795.

<sup>8</sup> AGI – Contratación, 2766, libro III, p. 50.

<sup>9</sup> Rozendo S. GARCIA, «Contribuição ao Estado do Aprovisionamento de Escravos ...» cit., p. 60.

totalizaram 9.790; em 1609, 7.777; em 1610, 3.379; em 1611, 362. Terminavam assim as atividades legais dos asientistas com uma introdução de 27.379 escravos nos domínios de Espanha entre outubro de 1607 e abril de 1611<sup>10</sup>. Entre 1614 e 1615 o governo espanhol fez tentativas de nacionalização do tráfico de escravos para suas colônias, mas os resultados não foram animadores e então preferiu continuar se servindo da experiência dos portugueses. Foi assim que os asientos se estabilizaram nas mãos dos portugueses entre 1615 e 1640 e apesar das dificuldades advindas da restauração o asiento continuou nas mãos dos portugueses até o começo do século XVIII. Mas, Luiz F. de Alencastro, citando Enriqueta Vila Vilar informa que no período de 1595-1640, dos asientos arrematados pelos portugueses, foram introduzidos nos portos hispano-americanos 268.664, incluindo o contrabando. Destes Cartagena teria recebido 50,2%, Vera Cruz 26,0%, Buenos Aires 16,3% e os outros portos do Caribe 7,3%. Desse modo o estudo de Vila Vilar adiciona a quantia 100.000 escravos africanos à cifra anteriormente calculada para os asientos portugueses<sup>11</sup>. Parece mesmo que na segunda metade do século XVII o negócio prosperou a tal ponto que não ficava preso às licenças dos asientistas, levando o governo português a legislar sobre a matéria. Assim, pelas cartas régias de 19 de agosto de 1651, de 30 de julho de 1653, de 18 de janeiro e de 9 de março de 1654 e ainda de 28 de setembro de 1658, o comércio de escravos das colônias de Portugal para as de Espanha não só era permitido como era recomendado. A referida legislação, em última análise, tinha como principal objetivo, “aumentar o nosso comércio de escravatura, desviar os espanhóis de formarem para o mesmo efeito feitorias sobre a costa da África Ocidental e atrair por este meio a prata e outras preciosidades que exportam das suas colônias da América”.<sup>12</sup> O fato especial é que essas franquias e demonstrações de boa vontade foram concedidas no tempo em que Portugal lutava contra ela na Europa, na África, na América e na Ásia para assegurar a independência que tinha recuperado em dezembro de 1640 e as mesmas vantagens políticas se concederam depois da paz celebrada com a Espanha em 1668. Moutoukias citado por Eduardo A. Ameghino e Carlos Maria Birocco, divide essa fase em três períodos assim caracterizados: O primeiro, entre 1685 e 1645, corresponde ao predomínio do contrabando português em Buenos Aires. Os intercâmbios em sua maior parte realizados a partir do Brasil, eram efetuados por embarcações de pequeno calado que desembarcavam escravos”, açúcar e outros gêneros em locais estratégicos próximos à cidade. “Calcula-se que ingressaram, nesse período cerca de 30.000 negros escravos originários da África portuguesa, três quartos dos quais de forma clandestina”<sup>13</sup>. Mas a quantidade de entradas ilegais de escravos e mercadorias enviadas do Brasil diminuiu a partir de 1638, quando Portugal perdeu suas feitorias africanas do Castelo de São Jorge da Mina e São Paulo de Assumpção de Luanda para os holandeses. Em consequência desse fato, inicia-se uma “segunda etapa, a do predomínio holandês. Os navios dessa nacionalidade protagonizaram a maior parte de suas arribadas forçadas entre 1648 e 1667, substituindo os portugueses no contrabando com o Rio da Prata”. ...Os portugueses só voltaram a reaparecer no horizonte mercantil de Buenos Aires em 1668 quando a Espanha assinou a paz com Portugal, em que o reconheceu como nação independente. Assim, iniciou-se uma terceira etapa que foi “a da recuperação do predomínio de Portugal no tráfico ilegal portenho. Essa preponderância foi reforçada quando, em 1680, uma esquadra lusitana, sob o comando do governador do Rio de Janeiro, ocupou a margem oriental do Rio da Prata e fundou a Colônia do Sacramento”, que serviria de base de apoio operacional dos

---

<sup>10</sup> Idem, *Ibidem*.

<sup>11</sup> Luis Felipe de ALENCASTRO, *O Trato dos vivos (Formação do Brasil no Atlântico Sul)*, São Paulo, Comp. Das Letras, 2002. p. 375; Enriqueta VILA VILAR, *Hispano-américa y el comercio de Esclavos...* cit., pp. 195-206.

<sup>12</sup> Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro (BNRJ), MS. 8-2,16. «Lembrança das razões dos que seguem poder ser útil a Portugal vender escravos aos castelhanos do Rio da Prata e de como se poderá fazer sem dano das colônias da América Portuguesa».

<sup>13</sup> Eduardo A. AMEGHINO e Carlos Maria BIROCCO, «As Colônias do Rio da Prata e o Brasil: Geopolítica, Poder, Economia e sociedade (séc. XVII e XVIII.)», in Amado L. CERVO e Mario RAPOPORT (orgs), *História do Cone Sul*, Brasília, Edunb / Revan. 1998, p. 16.

contrabandistas hispano-portugueses<sup>14</sup>. Na verdade, Buenos Aires no século XVII foi praticamente uma zona franca, uma porta de entrada para os ricos centros de mineração e de saída da prata.

Nestas condições, por lei de 8 de fevereiro de 1711 o governo português houve por bem proibir “com novas e mais apertadas providencias todo o comércio direto feito nas nossas colônias e nações estrangeiras ou daquelas com vassallos de outros príncipes, com exceção concedida a favor do Reino de Angola e das Colônias Castelhanas do Rio da Prata e outras das Índias Ocidentais...”<sup>15</sup>. Mas o governo português, talvez para atender às exigências do espanhol, por Alvará de 14 de outubro de 1751, “proibiu a passagem de escravos do Brasil para os domínios da Coroa de Costela. Isto sabido, cumprirá expor as vantagens que retiramos e podemos retirar ainda de vender aos castelhanos escravos e os fins que tiveram nossos príncipes para umas vezes concederem, outras denegarem aos portugueses o referido comércio...”<sup>16</sup>. Como se vê o fornecimento de escravos às colônias espanholas, principalmente do Rio da Prata ora era proibido, ora era permitido. A verdade é que proibido ou não, ele nunca chegou a ser totalmente interrompido, pelo contrário no final do século XVIII e começo do século XIX não só o comércio de escravos como também de outros gêneros europeus ou do Brasil para o Rio da Prata sofreu aumento significativo. Um documento sem autoria identificada, mas datado de Madrid em 24 de dezembro de 1777, informa: “...Con el motivo de la guerra grande del año de 1738 en adelante se retiraron de allí dichos factores ingleses y se extinguió este asiento experimentandose en aquella América la falta de esclavos para el cultivo de las tierras...”<sup>17</sup>.

O autor historia cronologicamente as vicissitudes do asiento de negros, depois do que sugere que a discórdia que havia entre as duas coroas ibéricas perdurou até quando aconteceu a sua expedição a Buenos Aires<sup>18</sup>. Mas continua: “... e como o meu projeto era fazer este comércio no Rio de Janeiro, Santa Catarina e Colônia do Sacramento para passar os negros para Buenos Aires. Não é de se estranhar o meu pensamento que é de comerciar com os ingleses (que é com quem os asientistas tem tratado” referindo-se a três asientistas que por períodos diferentes continuaram o fornecimento de negros depois de sua interrupção pela guerra grande) que com os portugueses maiormente quando o meu soberano, pela Real Cédula de maio de 1773, em seus capítulos, principalmente no 3º franqueia licença para tratar e contratar com qualquer nação e não exclui os portugueses. “...Estando hoje reconciliadas as duas coroas, com mais franqueza e sem embaraço se poderá conseguir a internação a partir do Brasil e demais de suas colônias para Buenos Aires, como caixa principal, da relacionada Real Cédula de 14-06-1765 em seu primeiro capítulo pelo qual se obrigam os interessados a introduzir 3.400 cabeças cada ano, nesta forma: 1.900 para Cartagena e Portobello; 400 para Honduras e Campeche; 1000 para a Ilha de Cuba; 500 para S. Domingo, Trinidad, Margarita e Porto Rico; e que de Cartagena possam internar os ditos negros, como se havia feito nos anteriores asientos, segundo pedisse a necessidade das províncias de cima”, abrigando-se também a abastecer os demais portos da América<sup>19</sup>. A exclusividade dos três portos de distribuição fez com que outros lugares ficassem com déficits de escravos pela dificuldade de acesso aos centros de permissão<sup>20</sup>. Esse era o caso de Buenos Aires e outros. Por isso Grillo e Lomelin não perdiam de vista a abertura do comércio direto ao Mar do Sul pelo grande interesse que despertava a zona peruana onde a carência de mão-de-obra era maior e o preço do escravo negro mais elevado. Se conseguisse esse objetivo, ao amparo do Tráfico negreiro poderiam introduzir todo o tipo de mercadorias. Suas tentativas de

<sup>14</sup> Idem, *Ibidem*, pp. 16-17.

<sup>15</sup> «Lembrança das razões...» cit.

<sup>16</sup> Idem.

<sup>17</sup> Biblioteca da Ajuda (Lisboa, Ms. 54-IX-29, «Manifiesto a favor de Iãs dos Reales Coronas, y Vassallos de las Índias de España y Portugal con el interes que resulta a los asientistas de negros».

<sup>18</sup> Talvez a referência seja à expedição de D. Pedro Ceballos de 1776. Mas é curioso que essa expedição acabava de transformar a discórdia entre as duas coroas em conflito armado.

<sup>19</sup> «Manifiesto a favor de las dos Reales Coronas...» cit.

<sup>20</sup> Mariza Veja FRANCO, *El Tráfico de Esclavos...* cit., p. 165.

acesso por essa via foram rechaçadas pela Coroa. Primeiro a de Callao e depois a tentativa pelo o porto de Buenos Aires<sup>21</sup>. Mas a persistente dificuldade de obtenção de negros em Buenos Aires sempre permitiu e mesmo forçou aos espanhóis do Rio da Prata a abrir as portas aos contrabandistas portugueses, principalmente aos da Colônia do Sacramento. Quando não eram os portugueses que chegavam, tanto a Buenos Aires como a Montevideú, simulando arribada forçada, eram os próprios espanhóis que iam buscar os tais negros na Colônia, Santa Catarina, Rio Grande, Rio de Janeiro e outros.

### **3. O Comércio Autorizado e o Contrabando de escravos para o Rio da Prata**

Até o ano de 1789 as licenças (permisos) para a introdução de negros escravos nos domínios espanhóis eram nominais, concedidas a armadores ou traficantes que os solicitassem e que tivessem algum padrinho na corte de Madrid. A partir de então a Real cédula de 28 de fevereiro de 1789 tornou livre para todos os estrangeiros o comércio de escravos com as colônias espanholas. Ainda assim, uma ordem regia concedeu em 1791, a D. Nicolas de Acha, a permissão para introduzir 2000 negros do Brasil ou de colônia portuguesas em Buenos Aires. Mas uma ordem régia de 24 de novembro de 1791 ampliou as regalias daquela de 1789, concedendo a espanhóis e estrangeiros a faculdade, para que pelo espaço de seis anos pudessem fazer o comércio livre de negros para os domínios espanhóis, seja buscando-os diretamente na costa africana, seja retirando-os de outras colônias estrangeiras, e que na torna-viagem conduzissem frutos do país, o que nem sempre se cumpriu<sup>22</sup>. Evidentemente recebiam em troca alguns frutos como couros, carnes, farinha, etc, mas o interesse maior dos traficantes era prata. Tanto a ordem não era cumprida nesta parte que em correspondência de 5 de maio de 1802 o vice rei ordenou ao administrador da Aduana para tomar providências no sentido de obrigar a fragata portuguesa Esperança a extrair couros e frutos do país, em Montevideú, em pagamento dos 110 escravos que havia desembarcado<sup>23</sup>. Ordens como essa, encontramos várias e ainda outras que diziam simplesmente, “permite carregar couros e outros frutos, na quantidade que se acredite que tenha direito como valor do produto da venda dos escravos negros introduzidos”.

Não tendo conseguido travar o contrabando, diz desencantado, o vice-rei Nicolas de Arredonde: “Todos quiséramos encontrar una llave con que cerrar de algun modo esta gran puerta...”<sup>24</sup>. Diz ainda que a entrada de escravos ampliada com a medida pela qual o soberano procurou suprir as Américas dessa mão-de-obra levou grandes benefícios ao Vice-reino do Rio da Prata. Mas no que diz respeito ao estímulo para que os espanhóis fossem diretamente à África buscar os negros não foi muito bem sucedida, porque não conseguiu eliminar os estrangeiros do comércio de escravos. Para sua desilusão, o único vassalo do Rio da Prata que se atreveu a mandar uma expedição diretamente à África a buscar negros foi D. Thomas Antônio Romero (depois da publicação da Real Cédula de 24 de novembro de 1791). Nessa expedição conseguiu desembarcar em Buenos Aires 425 negros, tendo perdido, por morte, 116 na viagem. E, daí para frente o mesmo Romero preferiu mandar seus barcos somente aos portos do Brasil, comprando escravos de segunda mão. Por isso, o Vice-Rei não entendendo bem o porque do desinteresse dos espanhóis no comércio direto com a África diz: “Na verdade não deve ser o comércio de negros, coisa tão simples para os espanhóis, quando estamos observando que até o presente não entrou um só barco em Montevideú nem em Buenos Aires com negros trazidos diretamente da África por conta de nossos comerciantes”<sup>25</sup>.

<sup>21</sup> Idem, *Ibidem*, p. 166.

<sup>22</sup> Biblioteca Nacional de Buenos Aires, Mss. 2.376, 2.349, 1.569, 2.402 e 3.430.

<sup>23</sup> AGN, Aduan – Correspondência dos Vice-Reis (59, 10-2-12).

<sup>24</sup> J.M. MARILUZ URQUIJO, *Memórias de los Virreyer del Rio de la Plata*.

<sup>25</sup> J.M. MARILUZ URQUIJO, *Memórias de los...* cit., p. 393.

As quantidades de negros introduzidos em Montevidéu até o fim do seu governo, no período de 11 de fevereiro a 16 de março de 1795, foi de 2.689, excluídos os 425 introduzidos por Romero, os outros 2.689 foram introduzidos do Brasil por conta e risco de portugueses e espanhóis. Se considerar que nesse cômputo não se levou em conta os escravos entrados por Buenos Aires e outras paragens, conclui se que o número de escravos introduzidos no Rio da Prata pelos portugueses era bastante significativo. Fizemos um levantamento ao acaso, sem ter a pretensão de que ele retrate fielmente a realidade do tráfico de escravos negros do Brasil para o Rio da Prata no período de 1779 a 1809 e chegamos a soma de 43.000 negros, número bastante diferente do que encontrou Elena Studer. A seguir apresentamos uma relação de 8 embarcações do Rio de Janeiro e 11 da Bahia que se dedicavam regularmente ao tráfico de escravos do Brasil para o Rio da Prata. Mas deve ficar claro que muitas outras embarcações e pessoas faziam esse negócio, mas sem a mesma regularidade.

**ENTRADA DE NEGROS ESCRAVOS NO RIO DA PRATA (BUENOS AIRES E MONTEVIDEO) 1779 A 1810**

ANO	NAVIO	NAÇÃO	Nº DE ESCRAVOS	PROCEDÊNCIA	FONTE
1779	Sumaca	Espanhol	108	Rio de Janeiro	B. M. ADD.17.601
1779		Espanhol	500	Rio de Janeiro	AGIS, Bs. As. 307
1779		Português	130	Rio Grande	BM MS. ADD 1760 LOIDER 30.831
1779		Português	120	Rio Grande	AGIS Bs. As. 333
1779		Português	145	Rio de Janeiro	AGIS Bs. As. 73
1779	N. S. das Neves	Português	102	Rio de Janeiro	BETANCUR, 1982
1780		Espanhol	135	Rio de Janeiro	AGI Bs. As. 493
1780		Espanhol	182	Rio de Janeiro	AGI Bs. As. 308
1780		Espanhol	120	Rio de Janeiro	AGI Bs. As. 308
1780		Espanhol	500	Rio de Janeiro	AGIS, Bs. As. 307
1780		Portugues	217	Rio de Janeiro	BM MS. ADD 1760 LOIDER 30.831
1780		Português	600	Col. Portuguesas	A. H. U. RIO DE JAN. CAIXA 123
1781		Espanhol	300	Brasil	AGIS Bs.As. 62
1781		Espanhol	300	Brasil	AGIS, Bs. As. 62
1781		Espanhol	500	Rio de Janeiro	AGIS, Bs. As. 307
1781		Espanhol	300	Rio de Janeiro	BETANCUR, 1982
1781		Espanhol	1500	Rio de Janeiro e Bahia	AGIS Bs.As. 61
1781		Português	800	Brasil	ANAHL43 E 1114
1782		Espanhol	500	Rio de Janeiro	AGIS, Bs. As. 307
1782		Português	600	Rio de Janeiro	DHAT. VI, Bs. As.,1915
1782	N. S. Lapa	Português	120	Rio de Janeiro	BETANCUR, 1982
1783		Espanhol	300	Rio de Janeiro	DHAT. VI, Bs. As.,1915
1783		Espanhol	500	Rio de Janeiro	AGIS, Bs. As. 307
1783	N. S. da Conceição	Português	123	Rio de Janeiro	AGIS Bs. As. 102
1784		Português	600	Brasil	Ms. 2.376 BN Bs. As.
1784		Espanhol	600	Brasil	ANAHL26 E 627
1784		Espanhol	219	Rio de Janeiro	AGIS Bs.As.333
1784		Português	600		BIBLIOTECA DE LA ADUANA Bs. As. 13ºT.
1785		Espanhol	2000	Rio de Janeiro e África	AGIS Bs.As. 70

Comunicações

ANO	NAVIO	NAÇÃO	Nº DE ESCRAVOS	PROCEDÊNCIA	FONTE
1785		Português	600	Brasil	Ms. 2.376 BN Bs. As.
1785		Português	600	Brasil	BM Bs. As. MS. 1.569
1785		Português	600	Brasil e África	AGIS, Bs. As. 333
1785		Português	600	Rio de Janeiro	AG13, Bs. As. 70
1785		Portuguesa	600	Brasil	MANUAL DA ADUANA MONTEVID
1785	N. S. do Belém	Portuguesa	300	Rio de Janeiro	AGIS, Bs. As. 333
1785	N. S. do Rosário	Português	80	Bahia	ANACL 24 E 9
1785	Português	Português	600	Brasil	DHAT. VI, Bs. As., 1915
1786		Português	1000	Brasil	AGIS, Bs. As. 590
1786		Português	1000	Brasil e África	AGIS, Bs. As. 333
1786		Português	100	Rio de Janeiro	AG13, Bs. As. 70
1786	Fragata	Inglesa	228	Rio de Janeiro	AGIS Bs.As. 122
1786	N. S. das Dores	Português	600	Brasil	AGIS Bs.As. 46
1786	N. S. do Amparo e S. A.	Português	600	Brasil	AGIS Bs.As. 46
1787		Português	70	Rio de Janeiro	AGIS, Bs. As. 430
1787	Santa Amália	Português	500	Rio de Janeiro	BETANCUR, 1982
1791		Português	2000	Brasil	Ms. 2.376 BN Bs. As.
1791		Espanhol	2000	Brasil	BNBAS NAS. 2376 E 2349
1791		Português	2000	Brasil	DHAT. VI, Bs. As., 1915
1791		Português	1300	Brasil	AGIS, Bs. As. 590
1791		Português	425	São Tomé	REV. DA BIBL. DE Bs. As. T. III, 1881
1791		Portuguesa	1000		BIBLIOTECA DE LA ADUANA Bs. As. 13ºT.
1792			130	Brasil	MANUAL DE LA ADUANA - MONTEVIDEO
1792		Espanhol	2264	Brasil	REV. DA BIBL. DE Bs. As. T. III, 1881
1792		Espanhol	600	Brasil	REV. DA BIBL. DE Bs. As. T. III, 1881
1793			310	Brasil	MANUAL DE LA ADUANA - MONTEVIDEO
1796		Português	186	Rio de Janeiro	ANAHL80 E 1122
1797	Mathy	Português	232	Rio de Janeiro	ANAHL82 E 212
1798		Espanhol	230	África	AGIS Bs.As. 125
1798		Espanhol e Português	2000	Brasil e África	AGIS Bs.As. 125
1798		Português	1200	Brasil	AGIS Bs.As. 125 carta 191
1798	N. S. Assunção	Português	345	Rio de Janeiro	AGIS Bs.As. 125 carta 177
1799		Português	1500	Brasil	AGIS Bs.As. 125
1800		Espanhol	250	Bahia	AGI Bs. As. 136
1800		Espanhol	240	Bahia	AGIS Bs. As. 136
1802	Boa Viagem	Português	50	Rio de Janeiro	ANATAL8 E 233

Actas do Congresso Internacional Atlântico de Antigo Regime: poderes e sociedades

ANO	NAVIO	NAÇÃO	Nº DE ESCRAVOS	PROCEDÊNCIA	FONTE
1802	Cana Verde	Portuguesa	170	Rio de Janeiro	ADUANA DE Bs – As S.9 10-2-12
1802	Esperança	Português	110	Rio de Janeiro	AGNN. (S.9 10-2-12)
1802	Esperança	Portuguesa	110	Rio de Janeiro	ADUANA DE Bs – As S.9 10-2-12
1802	João Crisóstomo	Português		Rio de Janeiro	ANAEL23 E 01
1802	N. S. da Lapa	Portuguesa	130	Rio de Janeiro	ADUANA DE Bs As S.9 10-2-12
1802	Sacramento	Portuguesa	11	Brasil	ADUANA DE Bs As S.9 10-2-12
1802	Santo Antônio	Português		Rio de Janeiro	ANAEL24 E 03
1803		Espanhol	236	Bahia	AGIS, Bs. As. 514
1803	Belizário	Português	300	Rio de Janeiro	ANAEL2 EX 5
1804	Marimack	Espanhol	300	Rio de Janeiro	AGIS Bs.As. 136
1805		Português	87	Brasil	ANAEL6 E 1
1805		Português	1000		ANA EM (S/10, 36-5-1)
1805		Português	1600	Cabinda	A. H. U. COD. 962
1805	Boa Viagem	Português	50	Rio de Janeiro	ANATL27 E 8
1806	Desterro	Portuguesa	123	Bahia	A. H. U. – MONT. CAIXA 1 DOC. 26
1806	Pensamento Ligeiro	Portuguesa	260	Costa do Senegal	A. H. U. – MONT. CAIXA 1 DOC. 16
1808		Espanhol	240	Rio de Janeiro	ADUANA DE Bs – As
1808		Espanhol	38	Santos	ADUANA Bs As. Leg. 885 S13 40-5-7
1808		Português	17	Rio de Janeiro	ADUANA DE Bs – As
1808		Portuguesa	17	Rio de Janeiro	ADUANA DE Bs. As. LEG. 44 S/13 15-1-2
1808		Portuguesa	166	Bahia	ANU – ADUANA DE Bs. As. LEG 44 S/13 15-1-2
1808	Americano	Português	210	Rio de Janeiro	ANM Leg. 995 S/13/41-4-10
1808	Americano	Portuguesa	110	Rio de Janeiro	ANU – ADUANA DE Bs. As. LEG 44 S/13 15-1-2
1808	Baleia	Português	163	Bahia	ANM Leg. 995 S/13/41-4-10
1808	Guadalupe	Portuguesa	69	Rio de Janeiro	ADUANA Bs As. Leg. 885 S13 40-5-7
1808	Intrépido	Português	101	Rio de Janeiro	ADUANA DE Bs As
1808	Intrépido	Portuguesa	106	Rio de Janeiro	ADUANA DE Bs. As. LEG. 44 S/13 15-1-2
1808	Josefina	Português	200	Bahia	ANM Leg. 995 S/13/41-4-10
1808	N. S. Das Dores	Português	218	Bahia	ANM Leg. 995 S/13/41-4-10
1808	N. S. das Dores	Português	150	Bahia	ANM Leg. 995 S/13/41-4-10
1808	N. S. das Dores	Portuguesa	228	Bahia	ANU – ADUANA DE Bs. As. LEG 44 S/13 15-1-2
1808	N. S. Guadalupe	Português	92	Rio de Janeiro	ADUANA DE Bs As
1808	S. Antonio	Português	58		ADUANA DE Bs As
1808	S. Fr. de Paula	Português	150	Bahia	ADUANA Bs As. Leg. 885 S13 40-5-7
1808	S.A. Obosodon	Portuguesa	35	Rio de Janeiro	ADUANA Bs As. Leg. 885 S13 40-5-7
1808	S.Fran. Xavier	Portuguesa	183	Rio de Janeiro	ADUANA Bs As. Leg. 885 S13 40-5-7
ANO	NAVIO	NAÇÃO	Nº DE	PROCEDÊNCIA	FONTE

Comunicações

			<b>ESCRAVOS</b>		
1808	Santa Rosa	Português	19	Santos	ADUANA DE Bs As.
1808	Sofia	Espanhol	125	Rio de Janeiro	ADUANA Bs As. Leg. 885 S13 40-5-7
1808	Trovoada	Português	39	Bahia	ADUANA DE Bs As
1808	Trovoada	Português	67	Rio de Janeiro	ADUANA Bs As. Leg. 885 S13 40-5-7
1808	Vegená	Português	20	Rio de Janeiro	ADUANA DE Bs As
1808	Vênus	Português	12	Rio de Janeiro	ADUANA DE Bs As
1809		Portuguesa	35	Bahia	ANU – ADUANA DE Bs. As. LEG 44 S/13 15-1-2
1809	Belizário	Português	148	Rio de Janeiro	ADUANA DE Bs As
1809	Belizário	Portuguesa	148	Rio de Janeiro	ANU – ADUANA DE Bs. As. LEG 44 S/13 15-1-2
1809	Boa Viagem	Português	31	Rio de Janeiro	ADUANA DE Bs As
1809	Bom Jardim	Português	72	Rio de Janeiro	ADUANA DE Bs As
1809	Bom Jesus	Portuguesa	86	Bahia	ANU – ADUANA DE Bs. As. LEG 994 S/13 15-1-2
1809	Conceição	Portuguesa	96	Rio de Janeiro	ANU – ADUANA DE Bs. As. LEG 994 S/13 15-1-2
1809	Intrépido e Trovoada	Portuguesa	140	Rio de Janeiro	ANU – ADUANA DE Bs. As. LEG 44 S/13 15-1-2
1809	N. S. das Mercês	Espanhola	160	Rio de Janeiro	DUANA DE Bs. As. LEG 994 S/13 15-1-2
1809	N. S. do Rosário	Português	29	Rio de Janeiro	ADUANA DE Bs As
1809	N. S. do Rosário, A Princesa	Portuguesa	30	Rio de Janeiro	ANU – ADUANA DE Bs. As. LEG 44 S/13 15-1-2
1809	Natividade	Espanhola	112	Rio de Janeiro	ANU – ADUANA DE Bs. As. LEG 994 S/13 15-1-2
1809	O Flutuante	Portuguesa	100	Rio de Janeiro	ANU – ADUANA DE Bs. As. LEG 44 S/13 15-1-2
1809	O Vigilante	Portuguesa	200	Bahia	ANU – ADUANA DE Bs. As. LEG 44 S/13 15-1-2
1809	S Franc. Xavier	Portuguesa	115	Rio de Janeiro	ANU – ADUANA DE Bs. As. LEG 44 S/13 15-1-2
1809	S. Ana e Cana Verde	Portuguesa	113	Rio de Janeiro	ANU – ADUANA DE Bs. As. LEG 994 S/13 15-1-2
1809	S. Cana e Comboio	Portuguesa	56	Rio de Janeiro	ANU – ADUANA DE Bs. As. LEG 994 S/13 15-1-2
1809	S. João Americano	Português	84	Rio de Janeiro	ADUANA DE Bs As
1809	S. João, Diligente	Portuguesa	208	Rio de Janeiro	ANU – ADUANA DE Bs. As. LEG 44 S/13 15-1-2
1809	S. Joaquim	Espanhola	130	Rio de Janeiro	DUANA DE Bs. As. LEG 994 S/13 15-1-2
1809	Santa Rosa	Português	130	Rio de Janeiro	ADUANA DE Bs As
1809	Santa Rosa	Portuguesa	130	Rio de Janeiro	ANU – ADUANA DE Bs. As. LEG 44 S/13 15-1-2
1809	Santo Antônio	Portuguesa	166	Rio de Janeiro	ANU – ADUANA DE Bs. As. LEG 44 S/13 15-1-2
1809	São José	Portuguesa	22	Rio de Janeiro	ANU – ADUANA DE Bs. As. LEG 44 S/13 15-1-2
1809	São José Diligente	Portuguesa	107	Rio de Janeiro	ANU – ADUANA DE Bs. As. LEG 44 S/13 15-1-2
1809	Sofia	Portuguesa	106	Rio de Janeiro	DUANA DE Bs. As. LEG 994 S/13 15-1-2
1809	Vigilante	Portuguesa	45	Rio de Janeiro	ANU – ADUANA DE Bs. As. LEG 44 S/13 15-1-2

**NAVIOS DAS CARREIRAS DO RIO DE JANEIRO E DA BAHIA QUE FAZIAM  
CONTRABANDO DE ESCRAVOS PARA O RIO DA PRATA**

<b>CATEGORIA</b>	<b>NOME</b>	<b>SENHORIO</b>	<b>MESTRE</b>
BERGANTIM	Ulisses do Norte		Constantino J. Borges
CORVETA	Mãe dos Homens	João Rite	Antônio da Costa Pinto
BERGANTIM	Real Fidelíssimo	Antonio José Nunes	José Gonçalves
BERGANTIM	Novo Monte		João Batista
GALERA	Americana	Manoel José Machado	
BERGANTIM	Guadalupe	Doni Pedrito	
BERGANTIM		José Bento Alves	
CUTTER		José Francisco da Costa	
<b>DA CARREIRA DA BAHIA</b>			
BERGANTIM	Bom Jardim	Antonio José de Souza Neto	
SUMACA	Bonaparte	Antonio José de Souza Neto	
BERGANTIM		Antonio José de Souza Neto	
SUMACA	Almerim	Antonio José de Souza Neto	
BERGANTIM	Novo	Manoel José Ribeiro	
BERGANTIM	Vigilante	Manoel Machado	
BERGANTIM	Desterro	Negociante da Bahia	
BERGANTIM		Negociante da Bahia	
BERGANTIM	Ulisses do Sul	Antônio José da Costa	
SUMACA	Maravilha	José Ignácio	
BERGANTIM	Santa Cruz	Luiz Pimentel	
Fonte: AHU, Rio Grande do Sul, caixa 10, doc. 19,27,33,39 e 43.			

Um autor anônimo, que escreveu no ano de 1766, concentrou sua crítica ao comércio clandestino que os habitantes da Colônia do Sacramento faziam com a cidade de Buenos Aires e sua jurisdição, de onde se internava para as Províncias de Tucuman, Chile e Jurisdição da Audiência de Charcas, “a expensas de nuestros contrabandistas en ellas que, por la via de sobordicacion extraen de la Colônia toda espécie de mercadorias europeas y caldos de Portugal, con otros frutos corrientes en comércio europeo y de los que produce Brasil, azucar, tabaco torcido y aguardente de cana; que cúmulo crescido y gran cantidad de negros que por via del janeiro conducen de Guinea en que hacen un considerable comércio”<sup>26</sup> De acordo com o citado texto, a média de negros introduzidos a partir da Colônia do Sacramento nunca era inferior a 600. Esses negros eram distribuídos na capital de Buenos Aires.

Foi assim que, durante a primeira metade do século XVII, de 1606 a 1655, foram introduzidos em número identificado 25.556 negros procedentes do Brasil, equivalendo à média de 512 negros por ano<sup>27</sup>. Admitindo que tivesse continuado a mesma proporção na

<sup>26</sup> Enrique M. BARBA, *Sobre el Contrabando de la Colônia del Sacramento. (Siglo XVIII)*, Buenos Aires, 1980. Col. Investigaciones y Ensayos n.º 28. Nesse trabalho comentou manuscrito de autor anônimo escrito no ano de 1766 com o título *Discurso sobre el Comercio Legítimo de Buenos Aires con la Espana y el Clandestino de la Colônia del Sacramento: médios de embarazarlo en la mayor parte y poner a cubierto e enemigos aquella Provincia*. Esse Documento encontra-se na Coleção Ayala da Biblioteca do Palácio Nacional de Madrid, com a cota: Ayala 2825.

<sup>27</sup> Elena F. S. STUDER, *La Trata de Negros...* cit., p. 102.

segunda metade do século, teríamos uma entrada de 51.200 negros procedentes do Brasil. No século XVIII, as relações comerciais hispano-lusitanas pelo Rio da Prata continuaram intensamente. No entanto, Elena Studer calcula que no período de 1742 a 1806, em números oficiais, haviam sido introduzidos no Rio da Prata, pelo porto de Buenos Aires, 12.500 negros procedentes do Brasil, dos quais 5.611 procediam do Rio de Janeiro<sup>28</sup>. Calcula-se que outro tanto teria entrado clandestinamente por terra e por mar. Mas no período de 1797 a 1822 encontramos uma entrada de 27.500 negros, para falar em números redondos. Assim, acreditamos que num cálculo pouco otimista os portugueses teriam introduzido no Rio da Prata, durante o transcurso do século XVIII, a partir do Brasil, cerca de 70.000 negros escravos. Mas em levantamento mais recente que fizemos, conforme a tabela apresentada em páginas anteriores, esse número dobrou.

De fato, informa Tadeo Haenke que entre os anos de 1765 e 1778, “tem entrado (no Peru) partidas de 1.500 a 2.000 negros” por ano, número considerado insuficiente para suprir a grande carência de mão-de-obra que havia naquela região. E, acrescenta que o preço médio do escravo negro no Peru era de 500 pesos por peça, o que representava um grande estímulo aos traficantes portugueses que durante a guerra de 1779 haviam introduzido 3.000 negros por Buenos Aires<sup>29</sup>. Não eram só os comerciantes comuns que se envolviam com o tráfico de escravos. Autoridades e nobres também o faziam. Nesta direção, encontramos uma petição do Conde de Liniers, datada de Montevidéu, em janeiro de 1794, à corte de Madrid, na qual, primeiro informa que havia feito um acordo com uma casa inglesa para lhe adiantar os fundos necessários para expedições as costas da África por que tinha uma autorização concedida por ordem Real de 24 de maio de 1791 para introduzir 2000 negros pelo Rio da Prata, podendo ser aumentado até 4.000. Ele diz ainda que as condições do contrato com os ingleses era de que a ele caberia 3/5 dos lucros e perdas que houvessem, e então preventivamente pede: 1º) Que em virtude da proposição da Real Cédula de 24 de novembro de 1791 e em atenção ao privilégio que lhe fora anteriormente concedido, “seja permitido ao suplicante seguir a negociação dos negros em barcos portugueses, expedidos de Lisboa e que possa continuar a negociação até o número de 4.000 negros como concede o privilégio, ainda que se suspenda o benefício da Real Cédula antes de haver introduzido a dita quantidade de escravos”, 2º) Que chegando o caso de um rompimento entre Espanha e Portugal, a primeira expedição do suplicante que chegasse a Montevidéu, depois da declaração de guerra, não ficasse sujeita ao direito de represália; 3º) Que os barcos negreiros pudesse introduzir em Montevidéu algumas produções naturais que não houvesse na Península, como marfim, goma, especiarias e outras próprias da costa africana<sup>30</sup>. A petição do Conde de Liniers foi atendida, inclusive com direito de os barcos permanecerem mais tempo do que os 20 dias permitidos. Em ofício do Vice-Rei de Buenos Aires, datado, de 12 de novembro de 1795 ao Ministro de Estado diz não ter tolerado que os barcos portugueses ultrapassassem esse prazo, mas a um inglês que viera por conta do contrato de Liniers sim<sup>31</sup>. Em documento de Buenos Aires em 24 de dezembro de 1798 o Vice-Rei dá conta do que vinha praticando em relação ao comércio com as colônias estrangeiras (...). Com efeito, há dois processos neste governo em consequência de haver entrado no porto de Montevidéu a Sumaca portuguesa Nossa Senhora da Conceição com carga de gêneros industriais, negros e frutos do Brasil para D. José Maria de La Roca, D. Pedro Duval e D. José Maria deste comércio, sem outra justificativa que a declaração dos mesmos interessados, de ser produto do dinheiro que havia ficado no Brasil no tempo em

<sup>28</sup> Idem, *Ibidem*, p. 115

<sup>29</sup> AGNU. Administrativo, lib. 95. – Bristsh Museum, ADD. 17.601 order 30831 – *Verdadera Situacion del Reyno del Peru desde el año 1777 hasta el 1786*. Descrição atribuída a Tadeo Haenke.

<sup>30</sup> AGI Estado 79

<sup>31</sup> AGI Buenos Aires 122.

que o tráfico de negros era autorizado(...). Outro, o da entrada da Sumaca Nossa Senhora do Montserrat, de propriedade de D. José Maria, deste comércio, com gêneros europeus e negros. Outro, o Bergantim português, Minerva que entrou em Montevidéu com carga para D. Manuel de Aguirre<sup>32</sup>. Todos tiveram descarga autorizada. Apesar de autorizar a descarga de todos barcos procedentes do Brasil, de carga de gêneros proibidos, o Vice-Rei se justifica junto à corte de Madrid. Alias os portugueses conheciam muito as artimanhas para conseguir o desembarque de suas mercadorias: primeiro, levar sempre negros como parte do carregamento; segundo, levar as mercadorias consignadas a pessoas do comércio daquele Vice-Reino, que eram na maioria das vezes testas de fero dos armadores e negociantes portugueses (do Brasil ou da Metrópole). O Vice-Rei conhecia toda a trama e por isso diz: "...Estou convencido de que os negociantes desta Província que fazem expedições a colônias estrangeiras ao abrigo dos reais permisos para o comércio de negros e troca de frutos são, em grande parte, uns instrumentos de que se serve o estrangeiro para extrair as nossas riquezas e introduzir seus gêneros industriais. (...) Entre os poucos comerciantes desta Província dedicados ao tráfico de frutos e escravos com as colônias estrangeiras (...) um dos principais é D. Pedro Duval, em cujo nome tem girado muitas expedições desde a Real Cédula de 1791. Este indivíduo sob o pretexto de ter comprado com seus próprios recursos, por meio de seu representante, um português na Costa de África 527 negros depois de expirado o prazo de real permiso do ano de 1791", Alegando acidentes de navegação deixou de dar entrada no prazo legal e agora pedia permissão para trazer os negros do Rio de Janeiro onde se encontravam trazidos daquela Costa num bergantim de sua propriedade.

A autorização que teve foi para trazer o referido barco em lastro, mas essa decisão o contrariou por não lhe proporcionar os arbítrios acostumados de utilizar servindo com seu nome de capa, aos portugueses verdadeiros donos do tráfico e se empenhou em arrancar à força a autorização para a importação dos escravos". Informa ainda ter sido negada autorização para a descarga, no porto de Montevidéu da Sumaca portuguesa, São José e Santo Antônio que veio com carga de aguardente, alcatrão, breu, cordoaria 18 negros pertencentes a D. Pedro Duval. "Este indivíduo, afirma, é o maior responsável e o melhor instrumento que tem os portugueses para extrair o nosso dinheiro e vender lucrosamente seus frutos e gêneros europeus, fazendo às claras um contrabando detestável e prejudicial..."<sup>33</sup>.

#### **4. O Tabaco e Negros no Comércio Português do Rio da Prata**

O tabaco negro do Brasil foi a segunda mercadoria de maior importância, no comércio português do Rio da Prata. Algumas vezes os navios simulavam arribada forçada nos portos de Montevidéu ou de Buenos Aires e a informação de que conduziam negros e tabaco era a senha para que tivessem sua descarga autorizada.

A arribada era o artifício, com base legal, utilizado tanto pelos portugueses lá como pelos espanhóis cá. Pelo art. 10º do Tratado acertado em Madrid com a Corte de Londres em julho de 1670. Se convieram que "se os súditos e habitantes de um dos confederados forem arrojados por tempestades ou perseguidos por piratas ou inimigos ou por algum acidente se virem obrigados a entrar nos rios, enseadas, baías (...) para refugiar-se, ou arribar a qualquer costas da América sejam ali recebidos com humanidade e gozem de uma proteção, amizade e sejam tratados com benevolência e de nenhum modo se lhes impeçam reparar a preço justo e consigam todo o gênero e mantimentos necessários para a

---

<sup>32</sup> AGI Buenos Aires 125.

<sup>33</sup> Idem.

continuação da viagem...<sup>34</sup>. Contudo, uma ordem régia de 9/11/1767 determina a D. Julian de Arriaga que mantivesse com o maior rigor e firmeza o direito de não admitir nos portos da América navios estrangeiros.

Normalmente a maior parte do tabaco do Brasil introduzido no Rio da Prata vinha do Rio de Janeiro, entretanto não era da produção da capitania do Rio de Janeiro. Havia, sim uma produção significativa desse gênero naquela capitania, mas não o suficiente nem com a qualidade necessária para suprir a demanda do Rio da Prata. Além disso, o tabaco produzido na capitania do Rio de Janeiro era diferente; os rolos eram menores, e as cordas mais finas e pesavam menos que os da Bahia. Acreditamos que parte desse tabaco era mesmo da Bahia, pois de lá saíam consideráveis porções para o Rio de Janeiro, para o Rio Grande do Sul e para a Colônia do Sacramento. É difícil calcular, pelo menos no atual estágio do conhecimento das fontes, o volume do tabaco exportado do Brasil para o Rio da Prata durante o século XVIII e começo do século XIX. No entanto, numa tentativa de demonstrar a importância dessa mercadoria no comércio português do Rio da Prata, arrolamos uma série de fatos e números que são apresentados a seguir.

Em fevereiro de 1780 chegaram àqueles portos algumas embarcações portuguesas que deviam conduzir a artilharia e demais petrechos de guerra que eram restituídos. Levaram também negros e tabaco, cujo desembarco lhes foi permitido. Posteriormente arribam ao porto de Montevideu, sob os mais diferentes pretextos muitas embarcações portuguesas conduzindo negros e tabaco, cuja introdução recebeu uma importante soma, daí, a facilidade com que os negociantes, traficantes e contrabandistas de ambos os lados se movimentavam e dinamizavam as relações intercoloniais. Relações estas vetadas pelo pacto colonial, entretanto, como era “notória a utilidade que disto resultava, bem conhecida por nossas costas pelas repetidas licenças que para isto se tem concedido a espanhóis e portugueses”. E por isso o permiso concedido a D. Pedro Duval, D. Juan de Aguirre e D. José de ... diz o seguintes: “Considerando o Rei o preciso que se faz a aquisição desses escravos e vantagens que de sua introdução nestes países se seguirão ao bem comum dos vassallos de S. M., assim pelo que contempla a agricultura como aos trabalhos das abundantes minas (...) resolve se conceda este permiso”<sup>35</sup>. Por outro lado, no Projeto Econômico de D. Bernardo Ward se afirma que nas colônias estrangeiras era livre a introdução, e que nas fronteiras francesas se gratificava ao introdutor com 10 libras por cada negro, acreditando na sua utilidade tanto para a população quanto para o Estado<sup>36</sup>.

A verdade é que tanto portugueses quanto espanhóis; governantes de um e outro lado estimulavam e facilitavam o negócio, muitas vezes fingindo cumprir as leis mas burlando-as, outras vezes entravam direto na ilegalidade sob a alegação da utilidade, do bem público e da Fazenda Real. Nessa linha de atuação estavam os Vice-Reis do Brasil e do Rio da Prata. É que deduzimos de ofício do Vice-Rei D. Luis de Vasconcelos e Souza para o Ministro Martinho de Melo e Castro datado do Rio de Janeiro em 29 de fevereiro de 1780 no qual dá conta de que no dia 19 de janeiro do mesmo ano havia dado entrada no porto do Rio de Janeiro sob o pretexto de arribada o barco espanhol São João e São José e que ele Vice-Rei verificou se tratar de uma farsa, uma vez que o seu comandante trazia uma carta do Vice-Rei de Buenos Aires endereçada a ele. Por isso conclui que referida embarcação vinha mesmo “em direitura a este porto carregada de farinha e sal com o destino de prover de tabaco para o estanco Real de Buenos Aires, trazendo também alguma prata. (...) Falei ao Capitão e lhe ponderei com toda a viveza, o terrível caso em que estava

<sup>34</sup> British Museum, ADD 17.601 order 30831.

<sup>35</sup> Idem.

<sup>36</sup> Bernard WARD, *Proyeto Economico, en que se proponen varias Providencias, dirigidas a promover los Interesses de Espana, con los Médios e Fondos Necesários para su Plantificación*, Madrid, 1779.

ele e a sua embarcação', podendo ele ser preso e remetido para Lisboa e a embarcação confiscada. "Com isto o obriguei a dar-me mil satisfações e a pedir-me todo o favor o qual, depois de lhe fazer muito dificultoso, disse-lhe que só me podia obrigar a faze-lo a grande amizade e atenção que desejava praticar com o seu Vice-Rei (...). Então depois de mil agradecimentos, lhe declarei que ficava proibida a venda de alguns dos gêneros de sua carga, e que só concorreria para algum provimento de tabaco e outra alguma coisa que necessitasse, pagando tudo com a prata que trazia..."<sup>37</sup>. Continuando no mesmo documento informa que o capitão do referido barco somente pretendia tabaco e que até aquele momento havia ajuntado somente 400 arrobas. E, acrescenta: "mas estou na idéia de lhe facilitar os meios de deixar aqui não só a prata que trás, mas ainda uma parte da que tem outro barco espanhol denominado Nossa Senhora do Rosário", pois a harmonia com os espanhóis conforme recomendava a corte de Lisboa deveria contribuir para tirar o maior proveito possível da vinda das ditas embarcações. Diz mais: "se esse método for aprovado por S. Magestade, poderá seguir-se ao ponto de facilitar a vinda de muitas embarcações espanholas a este porto sob o título de arribada, que nos deixem abundancia de prata em lugar de gêneros...". Efetivamente o Vice-Rei deve ter colaborado com o barco espanhol que, por sua vez deve ter deixado muita prata no Rio de Janeiro, por quanto em seu retorno a Buenos Aires conduzia 2.115 arrobas de tabaco, com o que provavelmente teria solucionado os problemas da Real Renta Del tabaco. Como se não bastasse, em maio de 1780, o barco de D. Francisco Medina, dá entrada em Buenos Aires com carga de móveis, negros e tabaco, procedente do Rio de Janeiro, onde diz não ter sido muito bem recebido. Contudo conduziu 2.760 arrobas de tabaco e não diz o número de escravos transportados<sup>38</sup>. Mas outro barco do mesmo D. F. Medina retornou do Rio de Janeiro em agosto do mesmo ano com 135 escravos adquiridos naquela praça ao preço de 90 a 96 pesos cada<sup>39</sup>. Não se disse que outras mercadorias, nem se transportou também tabaco, o que é bastante provável. A verdade é que pagou de direitos 6.821 pesos que não podem ser só dos escravos.

No mesmo ano, em ofício datado de Buenos Aires em 21 de maio de 1780, o Vice-Rei do Rio da Prata ao Secretário Galvez informa que por ser conveniente à Real Renta del tabaco havia autorizado a compra de 3.000 arrobas de tabaco do Brasil que foram conduzidas em duas sumacas portuguesas que também conduziram 120 negros, móveis, vinho, açúcar e aguardente. Os negros pagaram direito de 40 pesos por cabeça e as outras mercadorias 14%. E, diz ainda que se não tivesse permitido o desembarco dos negros eles teriam sido desembarcados no Rio Grande de onde seriam introduzidos por contrabando e perderia o Real Erário os direitos sobre os negros e a Renta Del tabaco as utilidades que lhe proporcionavam vender os existentes de inferior qualidade, as quais diminuía o seu valor pelas clandestinas introduções do tabaco negro do Brasil. "Como o Rio Grande de São Pedro ficou para os portugueses, por ali são freqüentes as introduções em nosso território do tabaco negro do Brasil e de negros da Guiné"<sup>40</sup>.

O Paraguai também produzia tabaco negro, mas sua produção comercial só se tornou efetiva a partir de 1780. Ainda assim ele não tinha qualidade e sabor para competir com o tabaco brasileiro. O tabaco do Paraguai já era conhecido e usado pelos índios guarani, muito antes da chegada dos espanhóis, mas somente em meados do século XVIII é que se descobriu que ele podia ser um gênero apropriado para o comércio de exportação e transformar-se em rica fonte de benefícios fiscais. "Até 1779, sua saída para outras praças

<sup>37</sup> A. H. U. Rio de Janeiro, caixa 122, doc. 40.

<sup>38</sup> AGI Buenos Aires 308.

<sup>39</sup> AGI Buenos Aires 493.

<sup>40</sup> AGI Buenos Aires 308.

era quase nula, mas a partir de então a Real Renta tomou a si o monopólio de sua compra e comercialização. Estabelecido o estanco, se abriu uma conta para inscrever os plantadores que contratavam uma quantidade determinada por ano. Eram estimulados pelo preço pago em moeda e pela isenção do serviço militar. O tabaco em rama era vendido a 12,5 pesos pelo estanco que o adquiria dos plantadores a 1 peso e 4 reales por arroba. Apesar disto o tabaco esteve a ponto de converter-se na principal atividade agrícola da região central<sup>41</sup> do Paraguai. No entanto, com a queda dos preços do tabaco nos mercados europeus nos anos 1789/90, atribuída ao excesso de oferta do produto, o estanco limitou a oferta do Paraguai em 8.000 arrobas por ano o que surpreendeu os agricultores que desistiram da atividade. Por isso em representação de 16 de maio de 1792 o cabildo de Asunción protesta contra a entrada do tabaco do Brasil no Vice-Reino. Acreditavam que a baixa procura do tabaco paraguaio se devia à entrada do brasileiro patrocinada inclusive pela Real Renta del tabaco que muitas vezes recorria à compra do tabaco do Brasil para ser misturado ao do Paraguai afim de melhorar a sua qualidade e lhe dar saída. Na representação referida os conselheiros assim se expressavam: “... los visibles perjuicios, que se ocasionan al estado y a esta benemérita Provincia, con el uso del tabaco torcido negro comprado por la Direccion General de Buenos Aires en el Brasil a la nacion lusitana a mas de onze pesos de plata cada arroba y suprecion de la fabrica del dicho tabaco en esta Provincia que costa a V. M. a três pesos y três reales, y por consecuencia el poco expendio, que hay del tabaco colorado en rama que se cosecha en esta Provincia, y se allá estancado de cuenta de la Real Hacienda, sendo la causa principal el mucho contrabando que se introduce de tabaco negro à sombra del que se vende en los estancos sin que pueda remediar mientras se permita en estas Provincias su entrada de Reino Estrangero para el consumo de ellas...”<sup>42</sup>.

A fábrica de tabaco do Paraguai foi fechada por ordem Real de 17 de novembro de 1788, devendo aquela província a partir de então produzir apenas para o seu consumo interno. Nesta ocasião a Direção de tabacos possuía em seus armazéns e nos da fábrica 20.000 arrobas que considerava suficiente para o consumo de 12 anos. Por isso seguindo a orientação da citada ordem regia, o Vice-Rei de Buenos Aires ordenou que se limitasse a produção do tabaco colorado a 8 ou 9.000 arrobas por ano pelo fato de haver nos armazéns da Renta del tabaco de Buenos Aires tabaco suficiente para o consumo de sete anos. Com estes dois golpes que a um só tempo recebeu o Paraguai se viu reduzido à pobreza, pois depois da erva-mate sua principal mercadoria de exportação era o tabaco e por isso reduziu a arrecadação dos dízimos.

À representação do Cabildo seguiu-se outra do Procurador-geral do mesmo Cabildo com protestos mais veementes, na qual reclamava: “... El exemplar es que la Direccion de Tabacos acaba de hacer conducir del Brasil cantidad del negro para surtimiento deste virreinato por contrato celebrado con un particular al precio de onze o doze pesos cada arroba como conviene a la Direccion, con lo que informo al superior gobierno de existir mas de 20.000 arrobas de esta especie suficiente al consumo del virreinato en el espacio de 12 anos con que obligó a expedir la orden de la total sesación de su fábrica en esta Provincia”<sup>43</sup>. O mesmo procurador anotou que o preço de 11 ou 12 pesos por arroba, contratado era muito alto, uma vez que no Brasil se podia adquirir o mesmo produto por um preço bem menor. E, acrescenta: “É de estranhar que a Direção seja tão pródiga com os portugueses, sem contar a extração de prata para o estrangeiro que em consequência ocorria”. É de se lembrar que esta mesma fábrica funcionava com mestres e práticos portugueses contratados na Bahia por conta do Real Erário, para a produção do dito tabaco e que agora ficavam ociosos à custa do rei. Diz mais o procurador: “Se save que en várias

<sup>41</sup> CARDOZO, Efraim – *El Paraguay Colonial*. Asunción, 1959, p. 104.

<sup>42</sup> AGI Buenos Aires 493.

<sup>43</sup> AGI Buenos Aires 493.

ocasiones se han echo en Montevideo y Buenos Aires compras de tabacos del Brasil y e han destinado al consumo de aquella yurisdicion varias partidas comisadas, cuyo total se computa de 20.000 arrobas, pudiendo y deviendo la Direccion haverlos remetido à Espana como se hacia antes del establecimiento de la Renta y de las incautas providencias de la Direccion” em permitir o consumo generalizado do tabaco negro do Brasil. A consequência imediata foi o aumento da introdução clandestina que havia e continuava intensa na data de sua representação.

O procurador do Cabildo de Asunción tinha razão nas suas reclamações e tanto tinha que o Vice-Rei de Buenos Aires se viu obrigado a dar explicações ao governo da Espanha. E, o fez por meio de ofício reservado com data de 25 de outubro de 1792<sup>44</sup>. Nesse documento ele explica ter autorizado D. Tomas Antonio Romero a comprar 8.000 arrobas do tabaco negro no Brasil por necessidade e que a decisão tinha sido tomada com a concordância da direção da Renta del Tabaco e para atender as contínuas representações do referido D. Tomas A. Romero. E, também porque havia chegado ao porto de Montevideu a embarcação portuguesa denominada São José com escravatura e 1.810 rolos de tabaco negro, em virtude de permiso concedido pela Rela Cédula de 24 de novembro de 1791. Declarou também que o contrato se fez em benefício do Real Erário, que os negros introduzidos eram parte dos 1000, cuja importação Romero já tinha permissão e mais ainda que o Diretor Geral da Renta dos tabacos lhe dissera que o único meio de evitar a ruína do setor era comprar 25.000 arrobas do tabaco negro do Brasil. Diz ainda ter mandado verificar a situação do tabaco do Paraguai existente nos armazéns e contactou-se que estava perto da perda total caso não o beneficiasse misturando-o com o do Brasil que lhe daria força, virtude e consistência. Dito isto, convém que voltemos à representação do procurador do Cabildo onde ele declara que os atrasos da Renta de tabacos se deviam as fraudes, sonegações de direitos, a saída da prata para países estrangeiros, ruína do Paraguai, todos deviam ser creditados à encauta medida de estabelecer o uso do tabaco negro e autorizar a sua importação do Brasil. Por outro lado há uma carta com testemunhos de comerciantes de Buenos Aires a favor do contrato que fez D. Thomas Antonio Romero para introduzir tabaco negro do Brasil ao preço de 11 e 12 pesos por arroba com a finalidade de melhorar a Renta do Tabaco<sup>45</sup>. Essa manifestação a favor de Romero se fez em consequência de haver o administrador da Renta do Tabaco de Montevideu manifestado que naquela cidade havia um tal D. José Alvarez de Toledo que era homem rico e estava disposto a trazer o tabaco do Brasil em melhores condições do que D. Thomás Antônio Romero. Mas os testemunhos declararam que naquele momento, o único que se apresentou foi o dito Romero.

A representação do procurador do Cabildo de Asunción, anteriormente mencionada, produziu os efeitos desejados, pois o novo Vice-Rei além de declarar ter sido lesivo aos interesses nacionais o contrato concedido a Thomás Antônio Romero para transportar por sua conta e risco tabaco do Brasil e coloca-lo nos armazéns da Renta<sup>46</sup>, tomou outras providências. Entre elas está a da rejeição de uma nova proposta de contrato de abastecimento do Vice-Reinado com tabaco negro do Brasil, em benefício ao tabaco do Paraguai. É o que se vê no ofício datado de Buenos Aires em 12 de novembro de 1795, do Vice-Rei D. Pedro Melo de Portugal para o Secretário de Estado D. Diego de Gardoqui. Diz ele estar encaminhando anexa uma carta de 29 de maio do mesmo ano em que D. Isidoro Garcia Vicente propunha em sete condições, suprir o vice-reinado de todo o tabaco negro do Brasil que necessitasse pelo período de oito anos. Mas que ele o havia recusado porque “mas siendo general el uso del tabaco colorado do Paraguai no excede el consumo de aquel

---

<sup>44</sup> AGI Buenos Aires 115.

<sup>45</sup> AGI Buenos Aires 117, carta número 206.

<sup>46</sup> AGI Buenos Aires 120 – ofício do Vice-Rei Nicolas Arredondo, datado de 13 de fevereiro de 1794.

de 2000 arrobas en cada un año; y cuando no fuesen suficientes a surtir de esta porcion al publico con el que continuamente se apreende del contrabando, tenemos en la Provincia del Paraguay las mejores proporciones para restablecer su elaboración y dar al consumo un tabaco negro que cuando no exceda, sea igual al de mejor calidad que se fabrique en el Brasil". Essa confiança se baseava no fato de contar com seis excelentes mestres fabricantes que haviam trazido do Brasil para fabricar com perfeição os dois milhões de libras que se mandaria remeter anualmente para o consumo da Península. Estes técnicos estavam ociosos e precariamente agregados ao serviço de fiscalização do contrabando. Continuando suas observações diz: "(...) Hoy que no es poca la del tabaco comprado a D. Thomás Romero, continuan el mismo servicio dichos fabricantes, y pretexto a V. E. que deseo ver concluído todo el tabaco brasileño que tienen estos almacenes, para disponer el restablecimiento del que se fabrica en Paraguay, y demostrar que su calidad es tan buena como el del Brasil"<sup>47</sup>.

A industria tabaqueira do Paraguai parece não ter sido muito bem sucedida; primeiro porque as remessas de tabaco negro do Brasil (quer por importação autorizada, quer clandestinas) continuaram sempre em crescimento; segundo porque ainda em 1801, o vice-rei informava estar remetendo amostras do tabaco negro do Paraguai elaborado à imitação do brasileiro e por técnicos contratados do Brasil<sup>48</sup>.

O procurador do Cabildo Asunción dizia: "Las muchas partidas de tabaco comisados en estos tiempos acreditan tambien el excesivo número de las que burlan la vigilância de los resguardos pues es indubitable que la esperanza de buenos sucessos experimentados con sus introducciones animó y anima a los que por accidente ellegan". Efetivamente suas observações são verídicas porquanto não representa a maior eficiência dos resguardos, mas o aumento da movimentação de contrabandistas a transportar tabaco do Brasil. Arrolamos alguns comisos realizados no período de 1768 a 1807, que indicam também uma outra particularidade, a de que as grandes partidas de tabaco nunca eram apreendidas. Essa tabela serve apenas para indicar que a movimentação era intensa e que a introdução de tabaco no Rio da Prata era muito maior do que se possa imaginar.

Apresentamos na tabela a seguir a quantidade de tabaco negro do Brasil apreendida ao tentar entrar clandestinamente no Rio da Prata. Houve momentos em que o Vice-Rei autorizou a importação de grandes partidas do Brasil para ser misturado ao do Paraguai para tentar minimizar a influência do contrabando. Além disso, vez por outra importava grandes partidas do de Havana ou do de Sevilla, mas de nada adiantava e a introdução do brasileiro continuava. É que além de qualidade superior ele era oferecido a preço inferior no mercado, uma vez que entrava clandestinamente. Mesmo assim, dava grandes lucros a espanhóis e portugueses envolvidos no negócio.

Tabaco de Contrabando Apreendido pelo Fisco Espanhol  
no período de 1768 a 1807<sup>49</sup>.

ANO	ROLOS	ARROBA	FARDOS
1768	30		
1769	51		
1770	20		
1771	-		
1772	02		
1773	-		

<sup>47</sup> AGI Buenos Aires 122.

<sup>48</sup> AGI Buenos Aires 128.

<sup>49</sup> Os números que compõem esta tabela foram coletados dos expedientes de comisos realizados pela Renta del Tabaco e se encontram no AGI, legajos Buenos Aires 123, 124, 126, 127, 129, 131, 136, 514 e 518.

1774	-		
1775	-		
1776	11		
1777	40		
1778	-		
1779	08		
1780	-		
1781	-		
1782	60		
1783	-		
1784	-		
1785	56		
1786	178	81	
1787	232		
1788	338		
1789	136		
1790	211	20	
1791	282	91	
1792	65		
1793	79	34	
1794	230	08	
1795	26		
1796	629	26	
1797	331	03	
1798	689	40	
1799	449		
1800	288	05	
1801	48		
1802	197		
1803	1.102		
1804	23		
1805	48		
1806	144	40	
1807	-		
<b>TOTAL</b>	<b>24.411</b>	<b>277</b>	<b>71</b>

Os números indicam que o comércio ilícito de tabaco do Brasil para os domínios espanhóis era bastante significativo. Em virtude da natureza desse comércio não é possível conhecer os números exatos. Mas em 1809 em diante conseguimos números oficiais só para o porto de Buenos Aires, conforme se vê a seguir, os dados permanecem incompletos porque não dispomos dos números desembarcados em Montevideu nem dos que entravam por via terrestre.

#### Entrada de Tabaco Negro do Brasil no Porto de Buenos Aires, 1809-1822

ANO	TABACO NEGRO (ROLOS)
-----	-------------------------

## Comunicações

1809	1.635
1810	2.000
1811	2.149
1812	5.643
1813	1.827
1814	2.354
1815	1.200
1816	2.356
1817	1.900
1818	1.312
1819	1.727
1820	906
1821	1.110
1822	915
<b>TOTAL</b>	<b>27.036</b>

### 5. Conclusão

Não se trata de um trabalho acabado, mas em desenvolvimento. Nesta parte que temos a satisfação de trazer a público já acrescentamos algumas conclusões dignas de atenção, tais como: primeiro o volume do tráfico comercial e negreiro, em especial, entre o Brasil e o Rio da Prata, no período colonial foi bem maior do que se pode imaginar. Segundo, apesar do monopólio, isto é, do exclusivo comércio da colônia com a metrópole; houve intensa colaboração entre as autoridades coloniais portuguesas do Brasil e as espanholas do Rio da Prata, mesmo em períodos de crise. Terceiro, mesmo autorizados a fazer o tráfico direto da África, os espanhóis do Rio da Prata preferiram usar a intermediação dos traficantes portugueses do Brasil.

Com a continuidade desse trabalho, trataremos dos aspectos diplomáticos dessas relações, do Rio Grande do sul na rota do tráfico para o Rio da Prata, mais detidamente do fisco e do contrabando, das vantagens e desvantagens do tráfico negreiro intercolonial para ambas as colônias e finalmente para onde foram os negros desembarcados no Rio da Prata.

Tudo isto não caberia no espaço deste trabalho, mas ficaria para sua continuidade, transformando-o em livro.

### Siglas Utilizadas

AGNACLE – Archivo General de la Nación Argentina – Comerciales – Legajo – Expediente

AGNU – Archivo General de la Nación Uruguay

T – Tribunales

A – Administrativo

H – Hacienda

GM – Guerra Marinha

AGIS – Archivo de Índias de Sevilla

Bs. As. – Buenos Aires

D. H. A. – Documentos para la Historia Argentina

EM – Entradas Marítimas

B. N. Bs. As. – Biblioteca Nacional de Buenos Aires

AGN – Archivo General de la Nación

BM – British Museum

A. H. U. – Arquivo Histórico Ultramarino

B. N. R. J. – Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro